Comisión de Defensa Nacional
Carpeta Nº 1683 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1140 de 2012

EJERCICIOS MILITARES COMBINADOS E INTERRELACIONADOS "RÍO V" Y "TANQUE 2012"

ver exposición

ASOCIACIÓN CIVIL DE PILOTOS DE LÍNEA AÉREA URUGUAYA

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de julio de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Javier García, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes José A. Amy, Daniel Montiel Méndez y Gustavo Rombys.
INVITADOS:	Por la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea Uruguaya: Comandante Francisco Mazzilli, Presidente; Comandante Pablo Papantonakis, Secretario; Comandante Chiristian Karsen; y doctores Matías Abal y Bruno Rivero, Asesores Legales.

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Por una cuestión de mejor dinámica, la Mesa propone tratar en primer término el segundo punto del orden del día, cuyo tratamiento seguramente será breve.

En consecuencia, pasaríamos a tratar el proyecto remitido por el Poder Ejecutivo para la autorización de los "Ejercicios Militares Combinados e Interrelacionados 'Río V' y 'Tanque 2012'. Modificación de la Ley Nº 18.887, de 23 de marzo de 2012, por la que se autorizó la participación de Personal y Medios de la Fuerza Aérea Uruguaya en los mismos". Dichos ejercicios se iban a realizar entre el 19 y el 30 de marzo de 2012 con la Fuerza Aérea Argentina. Según informa la Fuerza Aérea Uruguaya, el vecino país procedió a reprogramar la fecha de los referidos ejercicios, los cuales se llevarán a cabo entre el 27 y el 31 de agosto del presente año.

Entonces, lo que corresponde es considerar el nuevo proyecto de ley, ya que la fecha anterior que se había autorizado para los ejercicios no se llevó adelante por las dificultades que se informaron recién. Ahora se presenta el mismo proyecto de ley, planteando una modificación de la Ley Nº 18.887, con una nueva fecha.

El artículo único dice así: "Modifícase el artículo 1º de la Ley Nº 18.887, de 23 de marzo de 2012, estableciéndose que los Ejercicios Militares Combinados e Interrelacionados 'RIO V' y 'TANQUE 2012', autorizados por dicha norma legal, con participación de personal y medios de la Fuerza Aérea Uruguaya y de la Fuerza Aérea Argentina, se llevarán a cabo entre el 27 y el 31 de agosto de 2012". Reitero que se trata de los mismos ejercicios, pero con otra fecha.

En discusión general.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

—— Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Si no se hace uso de la palabra se va a votar el artículo único del proyecto.

(Se vota)

—— Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se ha propuesto al señor Diputado Rombys como miembro informante de esta iniciativa.

(Apoyados)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea, ACIPLA, Uruguay)

—— La Comisión de Defensa Nacional da la bienvenida a la representación de la ACIPLA, integrada por los comandantes Francisco Mazzilli, Presidente; Christian Karsen, Vicepresidente; y Pablo Papantonakis, secretario; y por los doctores Matías Abal y Bruno Rivero.

El señor Diputado Amy fue quien propuso que se formalizara esta convocatoria la semana pasada, cuando todavía no se podían prever los hechos que sucedieron horas después.

SEÑOR AMY.- Queremos agradecer a los integrantes de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea de Uruguay por haber accedido a comparecer tan rápidamente, así como a los compañeros de la Comisión, por haber apoyado la propuesta. La idea no es recibir solamente a esta gremial sino también al sector que trabaja en tierra, a fin de tener un panorama general.

El año pasado recibimos a la gente de PLUNA para analizar la aparente muy buena situación de la línea de bandera en aquel momento, tal como planteaba el Directorio.

Ahora la idea es conocer de primera mano la situación actual. Hoy temprano pudimos conocer el proyecto de ley que en este momento está tratando el Senado de la República, enviado por el Poder Ejecutivo en el día de hoy, que contiene una serie de elementos -sobre todo en la exposición de motivos y en la estructura en sí del articulado- sobre los cuales quizás algunos de ustedes hagan mención. De no ser así, insistiremos sobre ellos.

Concretamente, lo primero que me interesaría saber es el estado de situación del personal y de las aeronaves; cómo se están reprogramando los vuelos; y cómo se ha hecho frente a lo que tiene que ver con los pasajes con preventa. En fin, me interesa conocer cómo se ha ido gestionando esta situación que nos encuentra en época de vacaciones que, supongo, junto con la del verano debe ser una de las zafras de la aerolínea.

Resumiendo, quisiera saber cuál es la situación de la aerolínea hoy en día, de su personal, de las aeronaves -cómo se está haciendo el mantenimiento, etcétera-, y en lo que tiene que ver con la parte formal, qué alternativas ha planteado el Poder Ejecutivo, más allá del proyecto de ley que se ha presentado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera aclarar un aspecto. Los tres comandantes aquí presentes, además de participar en la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea, ¿son pilotos de PLUNA?

SEÑOR MAZZILLI.- Efectivamente.

La Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea, ACIPLA, representa a todos los pilotos de línea aérea del Uruguay en los Consejos de Salarios. Para ser integrante de la asociación hay que ser piloto de PLUNA.

Obviamente, la situación ha variado notablemente desde la semana pasada a esta. De hecho -esto ya es una anécdota-, la semana pasada estábamos a punto de firmar el convenio colectivo, que había vencido, entre PLUNA y los pilotos, y el día antes se cierra la empresa. Realmente, esto fue muy duro para todos los trabajadores, porque se trata de una empresa que tiene setenta y seis años de vida, a la que nosotros consideramos como un ser viviente. Mucha gente, como el comandante Karsen, hace muchos años trabaja allí. Entonces, sentimos la sensación de que le pegaron un tiro y la mataron. Después buscaremos las causas por las cuales se cerró PLUNA.

EL señor Diputado Amy preguntaba cómo era la situación de la aerolínea hoy en día. En ese sentido, debo decir que está totalmente paralizada. Se cerró intempestivamente. El día jueves, el Poder Ejecutivo, el Estado, nos convoca a los gremios: a la OFP y a nosotros. A la hora 20 el Directorio ampliado nos comunica que a partir de ese momento cesaban las operaciones de PLUNA. Obviamente, hubo instancias muy tensas en esa comunicación a los trabajadores, que estábamos viendo perder nuestra fuente de trabajo y hoy seguimos en la misma situación. Ayer a última hora nos enteramos de este proyecto de ley.

SEÑOR AMY.- ¿Quién les comunicó esto?

SEÑOR MAZZILLI.- Después de la sesión del Senado, en la cual se decidió llevar adelante un proceso en la justicia por parte de la bancada del Partido Nacional, la situación de conformación de PLUNA cambia: se saca al privado y se deja a los tres Directores de PLUNA y se nombran otros tres Directores, uno en representación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, uno del Ministerio de Economía y Finanzas y un abogado. Entonces, el Directorio quedó conformado por seis personas. Ese Directorio, que estaba en funciones desde la salida de LeadGate de PLUNA, era el que estaba manejando la empresa y el que nos comunicó el cese definitivo de las operaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted decía que ese cambio de Directorio se hizo después de la sesión del Senado, con el pasaje a la justicia o con la denuncia judicial. Por lo que yo entiendo, el cambio de Directorio se operó a partir de un convenio firmado con el Estado. Pido esta aclaración porque yo sé que usted tiene clara la situación pero creo que dijo algo distinto.

SEÑOR MAZZILLI.- En definitiva, la sesión del Senado fue la que motivó que se fueran dando una serie de pasos que determinaron que cambiara totalmente el Directorio de PLUNA.

Al día de hoy, desde el jueves pasado -parece un tiempo lejano, pero son unos pocos días- este sindicato ha mantenido diálogos a todo nivel para tratar de revertir esta situación. Esta es la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes, por lo que se supone que de algo de defensa debemos hablar, y dentro de la defensa está la soberanía del país. Nosotros estamos viendo que la soberanía está seriamente afectada. Hemos perdido conectividad. Como habrán escuchado, este fin de semana empezaron las vacaciones de julio y se permitió a BQB, una aerolínea que era competencia de PLUNA, que asumiera parte de nuestras líneas para satisfacer la demanda del puente aéreo y se le concedieron cinco frecuencias, mientras que a otra compañía argentina, Sol, se le dieron quince frecuencias. El Gobierno argentino vetó todo eso y no les permitió hacer las frecuencias. Hasta que Aerolíneas Argentinas no tenga necesidad o se vea sobrepasada por los cupos de pasajeros no van a dar ningún permiso, por lo cual, por no tener una línea de bandera, nuestra soberanía queda atada a las decisiones de Argentina.

Además, la caída de PLUNA no solo ha afectado a sus trabajadores. La situación es tensa y preocupante en el Aeropuerto de Carrasco. Todos los operadores que servían a PLUNA, como CANDYSUR, que prestaba el servicio de tierra, hoy están despidiendo gente y mandando al seguro de desempleo. Hoy leí en un diario matutino que el aeropuerto pierde US$ 22.000 diarios solo por concepto de tasa de embarque. Los trabajadores del transporte, es decir los taxis que había en el aeropuerto, no saben qué hacer, porque este era un aeropuerto basado en el "hub" y en las operaciones de PLUNA, que representaban prácticamente el 80% de las operaciones en Uruguay, por lo que en total la actividad se vio reducida a un 40% o un 30%, lo cual

está afectando económicamente a todos los integrantes del aeropuerto y a todas esas familias que están dependiendo de nosotros.

En lo que refiere al personal, debo decir que hemos tenido reuniones con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social en las que se trató de ver cuál era la situación de los empleados de la aerolínea y cómo se podía solucionar. Hay familias enteras que dependen de ese trabajo porque todos sus integrantes trabajan en PLUNA y hoy por hoy están desempleados. Lo más preocupante que se nos transmitió fue que no había dinero para pagar los créditos laborales, o sea nuestros despidos, porque ahora estamos suspendidos, pero cuando se apruebe el proyecto pasaremos a ser despedidos.

Hay una serie de puntos del proyecto que dejan muy expuesto al país en general. Por ejemplo, por lo que dice el artículo 3º, si tengo dinero puedo comprar los aviones al precio de subasta y me los puedo llevar del país. No hay nada que lo impida. No tengo por qué contratar nada ni hacer nada. Y esos aviones son bienes en los que todo el pueblo uruguayo puso dinero porque estaban hipotecados y se trajeron con la garantía del pueblo uruguayo. Hoy por hoy, cualquiera viene con una bolsa de dinero, se lleva los aviones y no tiene que contratar personal ni se le requiere línea alguna.

En el artículo 4º se establece que eso estaría atado a los créditos y unos beneficios que se darían a las líneas que tiene PLUNA. Yo perfectamente podría comprar los aviones y hacer solo dos puentes aéreos, contratando cinco pilotos y dos mecánicos, porque es lo que requiere mi plan de negocios. No tendría por qué contratar al personal ni hacer las otras líneas. Podría decir que no voy a hacer San Pablo sino que voy a ir a Uruguayana porque mi plan de negocios así lo dice. Como es una línea nueva, no estoy atado a contratar personal.

Este proyecto es nuevo. Se dio a conocer ayer a las ocho de la noche. Sabemos que los legisladores todavía lo están todavía estudiando. El texto no está muy claro.

SEÑOR KARSEN.- Quiero que quede sentado qué piensa la Asociación de Pilotos para que la gente que lea la versión taquigráfica lo sepa.

Además de lo sorpresivo del anuncio, también fue sorprendente la forma en que se hizo: con vallados y policías en la casa central de PLUNA, con un paro que siempre nos llamó la atención que se realizara en un momento en que el Gobierno estaba rescatando la aerolínea. ¿No le hicimos paro a Campiani y le estamos haciendo paro al Estado, que nos está rescatando? Hete aquí que después del paro aparece esta denuncia de cierre para tener los doce aviones en tierra. Entonces, nosotros queremos denunciar que aquí hay traidores, pero no podemos dar los nombres. Capaz que si empiezo a hablar, mañana aparezco tirado en una cuneta, porque la verdad es que detrás de todo esto hay mafias.

Quiero que esto quede sentado en la versión taquigráfica, así los no traidores que la lean sabrán que acá hay traidores. Los pilotos no son. Eso tiene que quedar claro.

SEÑOR AMY.- Quedaron dos cuestiones pendientes que son inherentes al tema operacional: en qué situación están los aviones y si se les está haciendo algún tipo de mantenimiento.

SEÑOR MAZZILLI.- En este momento, tenemos los trece aviones en tierra y hay uno que está en Punta del Este. Fue noticia pública que vuelo ferry que se estaba haciendo a Punta del Este se le voló un pedazo de chapa y quedó ahí. Se empezó con el mantenimiento, se contrató gente de Bombardier. El cambio de la pieza tenía un costo de US$ 274.000. Con el cierre de PLUNA, el avión quedó en Laguna del Sauce. Legalmente sigue perteneciendo a PLUNA, pero no sé cómo lo van a traer.

En cuanto al mantenimiento, debo decir que desde el momento del cierre el Directorio de PLUNA solicitó a los mecánicos que cerraran todos los aviones y se los preservara para su posterior venta. Cuando fuimos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, una de las cosas que estaban en cuestión era cómo se iba a hacer eso, porque para ello los mecánicos que fueran a trabajar debían salir del seguro de desempleo. Si desaparece la empresa, ¿quién les va a pagar para hacer el mantenimiento de esos aviones? Ello requiere un trabajo diario; no es cuestión de cerrar los aviones e irse para la casa. Para preservarlos hay que poner los equipos en funcionamiento, porque de lo contrario se estropean.

También está el problema de las tripulaciones, que mencionamos en su oportunidad tanto a los señores Ministros Lorenzo y Pintado, como al señor Ministro Brenta. Las tripulaciones son un bien escaso en Latinoamérica. De hecho, este fin de semana viene la empresa Copa a llevarse Comandantes. Lan Chile ya se enteró de que PLUNA dejó de funcionar y tiene pilotos que están en condiciones de volar inmediatamente, y también hará su apuesta a llevarse el personal, al igual que otras empresas que están viniendo con esos fines. De todas maneras, el piloto también necesita mantener su habilitación. Hay gente que por el solo hecho de no volar, la empieza a perder. Nosotros tenemos que hacer lo que se llama el "recurrent" o simulador cada tanto tiempo, porque en caso contrario quedamos inhabilitados para volar. Mañana, cuando quieran reiniciar los vuelos, quizás tengan los aviones, pero no a la gente preparada. Por lo tanto, dentro del proyecto se iba a poner una cláusula especial -que no la vi -para el mantenimiento de las funciones de mecánicos y de pilotos.

SEÑOR ABAL.- Vamos a realizar algunas primeras aproximaciones al proyecto de ley, teniendo en cuenta que a la brevedad se someterá al voto de las Cámaras. Voy a comenzar haciendo una breve reseña de las circunstancias previas para explicar cómo se llegó a esto.

Antes que nada, quiero recalcar lo que dijo el Comandante Mazzilli en cuanto a que todo esto fue muy sorpresivo, por lo menos para los trabajadores. Fue una noticia que se dio de un día para el otro, sin ningún antecedente ni anuncio previo. El jueves por la noche, el Directorio de PLUNA S.A. se presenta ante los trabajadores y les comenta que se acabó la empresa. Esto es importante para que se entienda que el concepto que está detrás del proyecto no es algo que esté negociado con los trabajadores. Digo esto porque ACIPLA y, según entendemos, la OFP no pudieron modificar un ápice de lo que fue la idea inicial del Poder Ejecutivo en cuanto al cierre de PLUNA. Todo lo que figura en el proyecto de ley son ideas del Poder Ejecutivo que fueron comunicadas a los gremios mediante sendas reuniones a las que, si bien llevamos nuestras propuestas, no fueron contempladas de ninguna manera, por lo menos en esta iniciativa. Es bueno que esto quede claro.

Al día siguiente de ese jueves, a instancias del Poder Ejecutivo, se generó una reunión en el Ministerio de Economía y Finanzas con los Ministros de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas, a la que se participó a ACIPLA, a OFP, que es el gremio de tierra, y a delegados del PIT CNT. En esa instancia, básicamente, se nos informó sobre cuál era la situación -lo cual ya es de público conocimiento-, es decir, la falta de liquidez, Brasil con los litigios Brasil, en fin, toda una serie de puntos que provocaban la situación actual de PLUNA. Nuestra primera preocupación en tanto gremio de pilotos fue la situación de los trabajadores, la pérdida de los puestos de trabajo. Nos expresaron tajantemente que ellos de ninguna manera podían garantizar nada, que PLUNA era una empresa privada y, como tal, estaba cerrada; que a lo sumo se podía empezar a trabajar en generar una bolsa de trabajo para que, en el caso de que una nueva empresa asumiera esos aviones, privilegiara a los ex trabajadores de PLUNA.

Se discutió una serie de propuestas que llevamos nosotros, pero se nos dijo que las derivemos a una reunión a concretarse con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para negociar un paquete, porque eran relativas a lo laboral. Concluyó la reunión y quedamos a la espera de que se nos convocara a un nuevo encuentro en el Ministerio. Al día siguiente, se nos convocó a una reunión con la presencia del señor Ministro Brenta, del señor Subsecretario Loustaunau, de delegados del PIT- CNT, del Ministerio de Economía y Finanzas, de ACIPLA y de la AFP.

En esa reunión, tuvimos la misma impresión; se nos explicaron las ideas del Poder Ejecutivo, nosotros recalcamos las propuestas que se habían manejado como negociables ante el Ministerio de Economía y Finanzas, pero no se hizo lugar a ninguna, y eso se plasma en el proyecto. Por lo tanto, esa reunión se limitó a ser la explicación de las intenciones del Poder Ejecutivo con este proyecto.

Luego, mantuvimos reuniones con diferentes parlamentarios, en la interna de ACIPLA y, en el día de ayer, tuvimos contacto formal con este proyecto que en cierta forma había sido anticipado en su contenido.

Básicamente, el proyecto establece la posibilidad de separar dentro del activo de PLUNA los siete aviones con la garantía del Estado, formar un fideicomiso con esas naves de manera de poder ofrecerlos en un mecanismo de subasta o de negociación directa en segunda instancia a un posible comprador, liberándolo de todo el resto de los pasivos de la aerolínea. Esto se quita de una empresa contaminada, se lo separa y se lo vende limpio de todo gravamen a un tercero.

Este mecanismo, si bien puede ser positivo en cuanto a que se mantengan los aviones -que es lo que nos había comunicado el Ministerio de Economía y Finanzas en su momento; la idea era generar una empresa de bandera con el fin de mantener los vuelos de los aviones en Uruguay-, en realidad, no es lo que plantea el proyecto de ley. Esta iniciativa genera un mecanismo de fideicomiso, pero en ningún momento establece que sea necesario que haya una aerolínea de bandera para operar esos aviones, con lo cual se puede llegar a dar lo que decía el Comandante Mazzilli, es decir, que venga una empresa regional o internacional interesada en el buen precio de los aviones.

Cabe señalar que estas aeronaves estaban avaluadas en US$ 175:000.000 y que el precio base -según el proyecto de ley -es nada más y nada menos que las garantías que tenían esos aviones, es decir, alrededor de US$ 135:000.000. Por lo tanto, entre lo que aparece en lo contable y lo que van a ofrecer en subasta hay una diferencia de US$ 40:000.000 como punto de partida.

Estamos hablando de que, a priori, este puede ser un negocio para alguien, porque puede transformarse en una venta atractiva para un futuro comprador. Lo que nos prometieron en el Ministerio de Economía y Finanzas está muchísimo más matizado en este proyecto de ley. Por ejemplo, el artículo 3º establece que si hay una empresa nacional con determinados requisitos, se puede llegar a dar un plus que sería la concesión de líneas extranjeras y el mantenimiento de las garantías del Estado sobre los aviones, pero con una contra: que tienen que llevar a trabajadores uruguayos. En el caso de los pilotos, no habría tanto problema, porque escasean, pero podría haber inconvenientes con los funcionarios de tierra, porque serían muchos más de los que podría necesitar una empresa con siete aviones.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Los siete aviones van en lote o un comprador puede adquirir solo dos?

SEÑOR ABAL.- Todo esto está sujeto a reglamentación; lo que surge del texto de la ley es que se trata de un lote, pero no es taxativo. El Poder Ejecutivo trasmitió que su intención era vender el lote.

Continuando con el análisis del proyecto de ley, tal como está estructurado, va a generar un problema enorme para los trabajadores. ¿Por qué? Porque los trabajadores, luego de perder su empleo, tienen derecho a su liquidación de haberes: IPD y los rubros laborales no pagos. Si estos aviones se mantuvieran dentro del concurso, obviamente, no daría para pagar a ningún tipo de acreedor. El Estado podría mantener los US$ 135:000.000 en un eventual remate de los aviones, y el resto del dinero -si supera esos US$ 135:000.000 -podría quedar para los trabajadores. Esa es una diferencia que existe con la propuesta actual del Poder Ejecutivo. ¿Por qué? Porque el Poder Ejecutivo está haciendo en un procedimiento acelerado lo mismo que se podría hacer en un proceso más lento, por el sistema concursal y con la consecuencia de que si los vende a US$ 135:000.000, o por menos -con la hipótesis de negociación directa-, no quedaría absolutamente nada para el resto de los acreedores, entre ellos, los trabajadores.

¿Esto qué quiere decir? Que si mediante este mecanismo los aviones se terminan subastando por US$ 135:000.000 -que es la garantía del Estado-, los trabajadores quedarían sin percibir ni siquiera sus despidos ni sus rubros laborales.

Aclaro esto, porque si bien se prevé un mecanismo de complemento del seguro de desempleo que figura en el artículo 8º, nunca se va a dar cobertura a todos los despidos, por la mera conclusión de que son seis meses y hay gente que por el despido le corresponde más dinero. Además, tampoco se contemplan los rubros de egreso, es decir, licencias no pagas, salarios vacacionales y aguinaldos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Hay algún cálculo de a cuánto ascienden los créditos laborales que se adeudarían si hubiese que pagarlos todos juntos?

SEÑOR ABAL.- Todavía no están hechos los cálculos definitivos. Según el colectivo de los pilotos, serían unos US$ 5:000.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿A cuánto ascenderían los créditos laborales de todos los funcionarios?

SEÑOR ABAL.- En el caso total, la cifra que nos comunicó el gremio asciende a los US$ 12:000.000.

En la propuesta -no fue tenido en cuenta por el Poder Ejecutivo-, podría haberse incluido como base de la subasta la deuda del estado más lo que habría que pagar a los funcionarios, es decir, US$ 147:000.000.

SEÑOR MAZZILLI.- El despido lo cobraron solo dos empleados.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cómo se llaman?

SEÑOR MAZZILLI.- Matías Campiani y Arturo Demalde. El señor Sebastián Hirsch estaba trabajando como Gerente General en la nueva PLUNA de transición. Según el señor Ministro cuando se le preguntó ante cámaras al respecto, pagar esos créditos laborales es un compromiso legal. En cambio, no habría dinero para nosotros.

SEÑOR MONTIEL.- Creo que ustedes tienen una ventaja con relación a nosotros. Está bien que hagan el desarrollo de lo que es la primera impresión de este proyecto que, sin lugar a dudas, tiene consternados y preocupados a todos los uruguayos, particularmente, a quienes tienen su fuente laboral y el mantenimiento de sus familias en esta actividad.

No quería interrumpir las exposiciones porque me parecía importante escuchar, tomar nota y hacer las consultas del caso.

Digo que tienen cierta ventaja porque este proyecto salió anoche y, por lo tanto, no se pudo analizar debidamente. Dado que ustedes forman parte de una asociación de carácter laboral, me detuve en lo que decía el doctor en cuanto a que los créditos laborales no estaban contemplados. Hasta donde tengo entendido, de ese fideicomiso, el crédito privilegiado sería el crédito laboral y, aparentemente, habría una habilitación para que el Estado pudiese complementar el salario en caso de que el resultado del remate no fuese satisfactorio a los créditos laborales.

SEÑOR ABAL.- Nosotros también hemos tenido poco tiempo para analizar el proyecto. Tenemos la ventaja de haber participado en negociaciones previas y se nos anticipó sobre su contenido.

Es cierto lo que dice el señor Diputado porque nunca podrían ser completamente remunerados ni en la hipótesis de que se complementaran con el mecanismo establecido en el proyecto de ley. ¿Qué establece esta iniciativa respecto a los créditos laborales?

Nuestra propuesta era que en el marco de la Ley del Seguro de Desempleo, la Nº 18.399, se pudiera aplicar el artículo 10, que establece que el Poder Ejecutivo, ante el desempleo de personal con alta especialización -hablo de los pilotos y de los mecánicos-, puede ampliar los topes del seguro hasta un 80% de los salarios de los trabajadores. Esto era importantísimo, porque los salarios son superiores a los del promedio y el tope del seguro de paro es de $ 19.500; eso no alcanza ni para cubrir un cuarto del salario que percibía este personal. De esa forma, los trabajadores no se quedaban sin sus ingresos.

Ante esta situación, el Poder Ejecutivo nos dijo que no estaba dispuesto a seguir por ese camino y que la idea era compensar esa diferencia a cuenta de los rubros laborales. Entonces, nosotros dijimos que si llegados los seis meses no se encontraba una solución, nos íbamos a quedar sin el colchón que significa la indemnización por despido. Lo que está tratando de hacer el sindicato es evitar que la gente salga a buscar trabajo

Estamos tratando de mantener intacto el número de gente para poder trasladar el cuerpo de trabajadores ante una eventual nueva compañía.

Entonces, consumimos ese colchón por mantenernos a la espera -la gente va a tratar de aguantar, esperando una solución- pero, cuando se termine, si no hay una solución para todos, no habrá ni siquiera para el despido. Voy a explicar por qué.

El fondo, tal como está estructurado, establece que se va a pagar un complemento equivalente al salario líquido de los trabajadores. Se piensa utilizar el básico del seguro de paro, complementado con los adelantos del IPD. Después el Estado, en caso de que en el remate sobre dinero, se va a cobrar esa cesión de créditos del total rematado. Pero eso no garantiza que se pague a los trabajadores el 100% del dinero. ¿Por qué? Hay

trabajadores nuevos que no van a quedar cubiertos por ese mecanismo porque solo tienen un mes de IPD. Hay pilotos con once meses que no alcanzan a tener ni siquiera un salario de despido; entonces, solo contarán con el sueldo de un mes. Al segundo mes, van a cobrar el seguro de desempleo, que son alrededor de $ 19.000. Quiere decir que por ese lado el mecanismo tiene una falencia.

Además, quienes tengan seis IPD y que puedan cubrir los seis meses a la espera de una solución, si los aviones se rematan por US$ 135:000.000, esas personas no podrán cobrar las IPD correspondientes que no les fueron adelantadas

Por lo tanto, el proyecto implica que durante seis meses el trabajador cobre el seguro de desempleo y el complemento por las IPD. Si la solución es que se vendan los aviones por la base, se obtendrán los US$ 135:000.000 para los que el Estado tiene garantía y todo el activo irá para el Estado. ¿Qué queda para cobrar de los 40 que sobran de IPD? Nada.

(Diálogos)

—— El problema es que el sistema prevé que en primer lugar cobra el Estado todo lo que genere hasta la garantía y no solo eso, sino también lo que gaste en mantenimiento de los aviones, que también está previsto, y lo que ceda de créditos laborales. Estas son las tres primeras cosas que cobrará el Estado.

Luego, por el régimen general, los acreedores privilegiados son los trabajadores de la empresa. O sea que, superado ese monto, que todavía no sabemos cuánto es, porque son US$ 135:000.000 más los gastos que puedan generarse, recién pasarían a cobrar los trabajadores. Entonces, ¿qué pasa con todos los rubros laborales que los trabajadores no reciben como adelanto? Hay trabajadores que no van a recibir ni cerca de lo que les corresponde, porque los complementos nunca van alcanzar a cubrir el cien por ciento del IPD en seis meses, ni tampoco van a cubrir los tres salarios, ya que no está contemplado en la ley.

Por ejemplo, hay trabajadores a los que se les debe tres meses entre la licencia y el salario vacacional, o sea que se tendría que pagar aproximadamente diez salarios a los trabajadores con más antigüedad. De esos diez salarios, si se les complementa los seis meses con este sistema, les van a quedar debiendo cinco o seis, y si el remate no supera considerablemente los US$ 135:000.000 que se proponen como base, no los van a cobrar jamás.

Por lo tanto, con la base que está establecida de ninguna manera se garantizan los créditos laborales. Lo único que se garantiza es que el Estado cobre lo que se le debe de garantía y, si hay un plus, se pagarían los créditos laborales. Las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas nos manifestaron que es una ventaja recibir algo a cuenta del seguro de desempleo, pero eso no alcanza ni cerca a cubrir el total adeudado por IPD. Esto se toma como un privilegio, pero a nosotros nos parece que esa tarea la debería cubrir el Estado con una ampliación del seguro de paro como se ha hecho en otras ocasiones.

Además, mantiene intacta la bolsa que constituye el IPD para el trabajador. ¿Por qué? Porque si esto no sale con una solución favorable o si hay trabajadores que no pueden ser incorporados a esta futura nueva empresa, por lo menos, tienen eso para tirar unos meses más.

No sé si quedó claro lo que nosotros interpretamos de este aspecto.

SEÑOR AMY.- Hice un gran esfuerzo para intentar entender.

Mi preocupación, que seguramente compartirán nuestros invitados, es que el remate de las aeronaves produzca determinada cantidad de dinero, pero una cosa son los deseos y, otra, lo que se llegue a pagar, aunque haya una base. Digo esto porque esos aviones, que vinieron en varias tandas, tienen su desgaste. Por lo que sé, se hicieron los mantenimientos correspondientes, pero como no soy técnico, apelo al conocimiento de los invitados. En ese sentido, me gustaría saber en cuánto se podría estimar el valor de plaza de una unidad de esas características. Lo digo porque hoy leí una información en un vespertino argentino que establece valores bastante desajustados con respecto a los que se pretenden.

SEÑOR MAZZILLI.- Si hacemos una cuenta sencilla entre la base del remate, que es de US$ 135:000.000, y los siete aviones, nos da que cada avión costaría aproximadamente US$ 19:200.000.

En cambio, esos aviones están asegurados por US$ 28:000.000. Lo sabemos, porque una de las cosas que tenemos que controlar antes de iniciar un vuelo es que los seguros estén al día. Es lógico que haya una depreciación. Hoy hablamos con el comandante Karsen y advertimos que cuando alguien compra un auto que cuesta, por ejemplo, US$ 20.000, por el solo hecho de sacarlo de la automotora, ya vale US$ 15.000. En aeronáutica no es tan así, aunque sucede algo similar.

Realmente, no sabemos con precisión el costo actual de esas aeronaves. Lo que sí sabemos es que hay tres unidades que necesitan un mantenimiento mayor para poder estar operativas, como es la intención del Estado. Digo esto, porque el comprador no va a adquirir un avión sabiendo que le quedan pocos días para volar. Ese mantenimiento mayor es bastante costoso y se hace en el exterior, porque en aviación hay que certificar internacionalmente el mantenimiento y PLUNA está certificada hasta cierto escalón de mantenimiento.

Antes, PLUNA tenía una certificación mayor y realizaba el cien por ciento del mantenimiento de los 737 y de los Vickers. A medida que pasa el tiempo, se va certificando y los mecánicos también tienen que estar certificados para realizar el mantenimiento. La certificación se hace internacionalmente, vienen aquí a hacerlo y PLUNA tiene certificación hasta cierto escalón. Por lo tanto, el mantenimiento que requieren esos aviones hay que hacerlo en el exterior, porque no hay nivel técnico para realizarlo en el país. Las opciones son Estados Unidos o la fábrica Bombardier.

Las tras aeronaves que necesitan ese mantenimiento son las primeras tres que llegaron, las CRA, CRB y CRC, que, a su vez, tienen distinto número de horas de vuelo y, por lo tanto, deben entrar a mantenimiento en distintos momentos. El Poder Ejecutivo sabe esto, porque cuando tuvimos la reunión con los Ministros Pintado y Lorenzo, estaban en conocimiento de que había que realizar algún tipo de mantenimiento y les aclaramos que era un mantenimiento mayor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estos tres aviones a que se hace referencia ¿están incluidos en el lote de siete?

SEÑOR MAZZILLI.- Sí. Esos siete aviones son por los que el Estado salió de garante; los otros seis que vinieron fueron comprados de otra manera. Por eso, el Poder Ejecutivo ha hecho las gestiones para poder deslindar del paquete el resto de los aviones. Por lo que vemos, son solo siete; no sé si va a incluir algún otro.

SEÑOR ABAL.- Los siete aviones iniciales son los que se compraron con la garantía del Estado y los que ineludiblemente forman parte de la subasta. A su vez, están los otros seis aviones que se compraron mediante leasing por parte de LeadGate y todavía no está clara su situación. Las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas nos dijeron que están tratando de negociar con Scotiabank, que es la entidad que hizo el leasing, para pactar la devolución de los mismos, pero no está claro qué va a suceder. Por eso, la ley lo contempla y se establece que se habilita que los aviones de leasing integren el fideicomiso para ofrecerlos si el Poder Ejecutivo lo entiende conveniente.

Por ahora, está claro que hay siete aviones que forman parte de la subasta.

SEÑOR AMY.- Me imagino que nuestros invitados, como profesionales de esta actividad, pueden tener un costo estimativo del mantenimiento de estas aeronaves. Pregunto esto porque es un valor que se deberá descontar de lo que se tome de la transacción.

SEÑOR MAZZILLI.- No puedo dar un valor real. Lo que puedo decir es que se habló de aproximadamente US$ 5:000.000, incluyendo traslado, tripulaciones y mantenimiento. No estoy seguro; por eso no puedo afirmarlo.

SEÑOR ABAL.- Me gustaría terminar de realizar la exposición y después poder evacuar las dudas que queden.

En cuanto a la ley, quedaron algunos puntos para explicitar.

Por otra parte, queremos dejar en claro lo que nos interesa que se contemple y que no está en la ley. Básicamente, hay cuatro puntos a los que se debería buscar una solución. Por un lado, reiteramos lo que propusimos en su momento al Poder Ejecutivo -es potestad privativa del Poder Ejecutivo, sabemos que lo debería elevar, pero lo seguimos planteando porque es una reivindicación. Me refiero a que el seguro de paro se amplíe al máximo habilitante por la norma para la alta calificación.

Esto se ha aplicado en otras hipótesis en las que no hay tanta especialización. Sin embargo, en este caso, sí estamos hablando de personal con altísima calificación que no puede utilizarse en otro lado que no sea en la aeronáutica. No se trata de un oficinista que se puede cambiar de oficina. En ese sentido, una cosa son los créditos laborales de IPD que tienen una finalidad para quien va a buscar un nuevo trabajo, que, además, le corresponden por otras leyes y, otra es el seguro de paro que busca paliar la situación de quien se quedó sin empleo mientras busca un nuevo lugar de trabajo.

Acá se están mezclando los dos rubros por una cuestión económica. Claramente, lo que se está haciendo es cubrir lo que debería ser un seguro de paro ampliado con los rubros laborales a cuenta y, de alguna manera, se plantea como un beneficio, porque se nos dice que si no se hace ese adelanto, capaz que los trabajadores se quedan sin nada. Esto es lo que nos han dicho en el Ministerio de Economía y Finanzas. En cambio, nosotros planteamos que si no hay plata, no se cobrará nada, pero que el seguro de paro lo cubra el Estado como corresponde, y que si hay una norma que prevé esa posibilidad, que se aplique.

Otro punto es el mantenimiento de las licencias de los pilotos. Nosotros planteamos esto en su momento en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y nos dijeron que la situación iba a ser contemplada de alguna manera. Sin embargo, en la ley no se observa ninguna referencia a eso.

Los pilotos tienen un sistema muy regulado y deben cumplir con determinados requisitos de exámenes y habilitaciones para poder mantener sus licencias. Si no se cumple con esos requisitos, pierden las licencias y se tienen que reeducar en un montón de cosas que, además, tienen un costo. Entonces, esto tiene varias consecuencias. Si no se prevé que los pilotos puedan cumplir con esos requisitos mientras esperan una solución, la gente se va a ir a buscar otro trabajo porque, de lo contrario, pierde la licencia. Hay gente que quizás dentro de dos meses pierde la licencia porque el último simulador lo tuvo hace seis meses. Por lo tanto, esto genera un problema inmediato que hay que contemplar y, además, se deben buscar fondos para el mantenimiento de las licencias. Vuelvo a reiterar que esto genera hasta un problema para el país, que solo dispone de ciento treinta pilotos de aerolínea. De hecho, PLUNA había tenido problemas para conseguir esta cantidad y tuvimos que llegar a un montón de acuerdos para generar nuevos pilotos. Se formaron muchos copilotos nuevos, que ingresaron hace menos de un año, porque no se contaba con la cantidad que se necesitaba. No podemos perder el patrimonio de estos pilotos. Si de los ciento treinta, setenta u ochenta se van a Panamá, Chile, China o Vietnam -de donde han venido propuestas-, quizás podamos optar por tener una aerolínea de bandera nacional pero sin pilotos, por lo que tendríamos que parar seis meses porque no habrá quien pueda volar los aviones.

Entonces, creemos que el tema del mantenimiento de las licencias, como nos prometieron, debería estar contemplado en la ley o, por lo menos, en la reglamentación. Es preciso que exista una dotación de fondos para que, si es preciso que se hagan los cursos que hasta el momento eran pagos por la empresa, y los pague el Estado a cuenta de lo que después cobre por los aviones, con el mismo mecanismo que se utiliza para el mantenimiento. Acá hay bienes a cuidar que no son solo los aviones. Otro bien es la calificación y la actualización de los pilotos.

El tercer punto tiene que ver con una situación que no afecta a todo el personal pero sí a una parte. Me refiero al tema del pase al Estado. Hay un montón de personal de la vieja PLUNA estatal, desde antes de que VARIG se asociara, que mantuvo la posibilidad de que, en caso de que fuera despedido, pudiera retornar al Estado como empleado público a ser redistribuido. ¿Qué problemas existen por esta situación? Hay dos problemas que podemos detectar a priori. El primero es qué sucede con las remuneraciones. Por lo que tenemos entendido, las remuneraciones están congeladas, o no están actualizadas a lo que deberían ser al día de hoy, con lo cual se puede dar la hipótesis de que un comandante de un Boeing 737, o de un avión de similares características, que dejó al Estado en el año 1995, cuando se hizo la transformación, ahora cobre $ 20.000, porque ese sueldo quedó congelado. Entonces, también debería preverse que esa gente que va a volver al Estado tuviera un mecanismo de mantenimiento del salario real y que este no quedara congelado desde hace años.

Pero hay un segundo problema si la hipótesis es que los salarios se mantengan en esos guarismos. Hay que tener en cuenta de que estamos hablando de que gente que cobraba $ 100.000 va a pasar a ganar $ 25.000, $ 30.000 o $ 35.000. O puede ser aun peor, porque hay personas que hoy son pilotos y en aquel momento eran azafatos u oficiales de cabina y cobraban $ 6.000 o $ 8.000, que deberían quedar incluidos en un mecanismo que contemple seguro de desempleo, complemento de indemnización por despido o lo que se pueda buscar como solución. De lo contrario, como dije, van a pasar al Estado a cobrar $ 20.000 en vez de lo que percibían hasta ahora. Entonces, no es una alternativa pasar al Estado. Con esta ley, esa gente se enfrenta a la encrucijada de que si pasa al seguro de desempleo con estas condiciones, por lo menos se le adelanta la indemnización y se le paga el 100% del salario, pero si opta por pasar al Estado, va a cobrar $ 20.000 o $ 25.000. A esto hay que encontrarle una solución, ya sea buscando que este Fondo por lo menos les anticipe los créditos laborales, como al resto de los trabajadores que se acogen al seguro de desempleo, o adoptando la propuesta que nosotros hacemos: que permanezcan en el seguro de desempleo mientras se defina la situación.

Hay un tercer aspecto que nos preocupa, que es el tema de la protección sindical. PLUNA tiene sindicatos de larga data funcionando y, obviamente, esta situación desarticula todo. Estamos hablando de una gran empresa cuyos empleados van a ir a una bolsa de trabajo. Obviamente, en esa empresa nueva lo que menos van a querer -de hecho ya sabemos que es así- es tener gente con participación sindical. Para que se hagan una idea, dentro de los contactos que han mantenido empresas nacionales con pilotos de empresas se ha tanteado cuáles eran los menos problemáticos, con lo cual se presenta un panorama nefasto para cualquier sindicato. Por ese motivo queremos que de alguna manera se establezca que cualquier mecanismo de redistribución de los trabajadores contemple o priorice a los sindicatos. Sabemos lo que pasa al trasladar a los pilotos a una nueva empresa, sin protección sindical. De hecho, eso ya sucede en nuestro país.

De manera que, para que se hagan una idea, PLUNA tenía remuneraciones base superiores en un 30% de lo que paga BQB que, además, no tiene sindicato de pilotos. De manera que hay un bien a proteger a través de la defensa de la existencia de los sindicatos y creemos que, en algún punto, la norma debería contemplar que en el traspaso de los trabajadores hubiera delegados sindicales.

Finalmente quiero decir que a pesar de que cuando lo planteamos en el Ministerio nos dijeron que lo iban a incluir, en la ley tampoco se contempla la situación de aquellos que no alcanzan los doce meses de empleo con anterioridad al cese para acogerse al seguro de desempleo. La ley del seguro de desempleo tiene como requisito tener doce meses de trabajo antes de acogerse a ese beneficio, y hay personal -pilotos y otros empleados- que no cumple con ese requisito. Entonces, solicitamos al Poder Ejecutivo la instrumentación de un marco excepcional para que, por lo menos, esa gente se pudiera acoger al seguro. Reitero que esa situación tampoco está contemplada en este proyecto de ley, con lo cual desde el vamos ya tenemos hipótesis de personas que ni siquiera tendría derecho al seguro de desempleo, a la IPD ni a nada, o sea que quedarían en la calle.

De manera que, más allá de las críticas, recomendaciones o cambios que queríamos dejar plasmados respecto al proyecto en esta primera aproximación, tenemos claro que los puntos mencionados no están contemplados, si bien desde el Poder Ejecutivo se nos había prometido que al menos algunos de ellos iban a ser considerados. No obstante, reitero que la verdad es que no están plasmados en el proyecto de ley.

SEÑOR MAZZILLI.- Uno de los temas que hemos venido analizando es la necesidad o no de cerrar el ente autónomo. No vamos a entrar en consideraciones de alto nivel, pero hemos planteado una idea que no es nueva: ya se operó así. De hecho, los siete aviones están prendados en garantía del Estado, son del Estado. Entonces, legalmente podría presentarse a subastar estos aviones por cero peso y se los queda.

Hoy por hoy el Estado tiene los permisos. PLUNA tiene vigente la certificación AOC, que es lo que permite que una compañía se mantenga volando y conserve las rutas. Su personal está debidamente calificado, habilitado y tiene todo pronto para volar. Las líneas son nuestras y todavía no venció el período de ciento ochenta días en el que podrían llegar a caer.

De manera que una solución que estamos planteando, que contempla muchos puntos, es la siguiente: que inmediatamente se empiece a trabajar con el Estado, como ente autónomo, y con los trabajadores, como personal no público sino privado. Ya tenemos ejemplos en este sentido: en ANCAP y DUCSA trabaja el mismo Directorio para DUCSA, ente privado, y para ANCAP, ente público. No estamos pidiendo pasar a ser públicos. ¿Qué se generaría con esto? Que, si hay voluntad y se levanta el teléfono -todos tenemos la lista de

vuelos-, el jueves empezamos a volar. Reitero que las líneas y los permisos están. Por ahora, todo está vigente.

Ahora bien, ¿qué pasa con este remate? Viene una firma, que no es uruguaya, y tiene que armar una empresa en el país. Esto se lo dijimos el otro día al Ministro de Trabajo y Seguridad Social: "No piensen que la certificación de una empresa lleve menos de seis u ocho meses". Adviértase que tiene que hacer todos los papeleos, ir a la DINACIA, certificar nuevamente los aviones, certificar tripulaciones, certificar rutas. En fin, se trata de un papeleo muy importante, porque se lo exigen al Uruguay a nivel internacional, en la medida en que es una línea de bandera uruguaya. Entonces, internacionalmente nos ponen la lupa y nos van a estar mirando.

Por lo tanto, no se trata de decir: "Hoy subasto y mañana abro una empresa", a no ser que ya esté digitado que se le va a dar a una empresa uruguaya, y la única que existe en este momento es BQB. Pero si es cualquier otra empresa, va a tener que empezar de cero, lo cual significa seis u ocho meses de papeleos para poder certificarla. Lo que nosotros estamos planteando está todo armado. Lo único que hay que tener es voluntad política, levantar el teléfono y decir: "Empiecen a volar", y empezamos a hacerlo.

Las ventajas son que en este momento tenemos setecientos u ochocientos funcionarios de PLUNA que van a ir al seguro de desempleo, más todos los colaterales -que no son de PLUNA-, que también están yendo al seguro de desempleo o serán despedidos. Tenemos siete aeronaves así que, obviamente, no vamos a ir todos a volar porque es mucha gente, pero de las setecientas personas, quinientas -o un poco más- conservarían el trabajo, con lo cual disminuimos la carga estatal por seguro de desempleo y por las famosas IPD. Entonces, quedarían unos pocos y a ellos sí se les podría hacer un régimen especial, en la medida en que se piensa que esto va a crecer. Téngase presente que una cosa es vender una aerolínea que está volando y otra es vender los pedazos de la empresa, porque puede darse la hipótesis de que nadie oferte, esperemos a que se caiga y después venga alguien, levante los pedazos por dos pesos y se lleve la aerolínea y las rutas que en ciento ochenta días van a caer.

SEÑOR AMY.- No quisiera entrar en debate. La idea es hablar en números redondos. Hasta donde yo sé, los aviones de PLUNA iban y venían llenos. ¿Estoy errado?

SEÑOR MAZZILLI.- En su gran mayoría.

SEÑOR AMY.- Supongo que hoy día lo que prevé el Estado, a través de esta ley es, precisamente, no aceptar el desafío que plantea el señor Mazzilli, en el sentido de levantar el teléfono y decirles: "Mañana empiezan a volar". Pienso que el argumento radica en que la empresa es deficitaria o que da pérdida.

Ahora bien, yo planteo tres preguntas. En primer lugar, de acuerdo con lo que ustedes pudieron ver por afuera en cuanto al fluido de pasajeros y a cómo se operaba, ¿la empresa es viable? En segundo término, con los siete aviones volando, ¿la empresa podría mantener el régimen de frecuencias y las rutas que vuela actualmente? En tercer lugar, ¿tienen un estimativo de cuánto le va a costar al Estado pasar todo este universo de personal en seguro de desempleo?

SEÑOR MAZZILLI.- En principio nosotros apostamos a esto y creemos firmemente no solo que la empresa es viable sino también rentable. El problema es que hay que hacer un control férreo y no como ha sucedido hasta ahora. Hoy escuchaba al Senador Daniel Martínez, quien decía que en cualquier emprendimiento futuro el Estado tendría que estar ahí, pero no como hasta ahora, en una forma pasiva, donde el 25% ni siquiera le permitía votar algo. De hecho, este Directorio luchó muchísimo para tratar de llevar esta empresa a buen rumbo. Era un Directorio en minoría que durante estos años vetó los balances porque se lo mandaban mal y a último momento. Entonces, me parece que el Estado debe ser parte fundamental en esto y tener voz y voto, porque así tenga el 25%, somos los uruguayos los que estamos avalando todo esto.

Entonces, para nosotros la empresa es viable y rentable. Inclusive, se demostró en el período anterior, cuando estaba VARIG, que pudimos llegar a ser rentables, pero ahí se daba otra situación. Al socio mayoritario le servía tenernos en el CTI para que nadie más entrara, porque ese es otro valor: asociarse a PLUNA, línea de

bandera, cierra la puerta a cualquier otro contrario que venga a operar acá. El señor Diputado Amy también me preguntaba sobre frecuencias y rutas. Obviamente, con siete aviones hay que replantearse las frecuencias, la cantidad de vuelos. Quizás las rutas se puedan mantener, pero de repente no se podrá ir tres veces por día a Río de Janeiro, cuatro veces a Santiago de Chile, dos veces a Asunción, dos veces a Córdoba y diez veces a Aeroparque. Quizás haya que hacer un replanteo, y para ello debería venir alguien del departamento comercial para estudiar bien todas esas rutas. Obviamente hay que replantearse esto, pero se pueden hacer las mismas rutas, no con la misma frecuencia.

Respecto a la cantidad que insumiría esto, solo hicimos un cálculo primario, pero no profundizamos. Si el Estado pone a volar inmediatamente a PLUNA bajo el régimen que decimos, quizás durante los primeros meses tenga que poner dinero para pagar el salario de los trabajadores y para el combustible. En los últimos años PLUNA generó una deuda de aproximadamente US$ 30:000.000 de combustible, más US$ 2:000.000 mensuales, que es el costo que la empresa dice que tiene por concepto de salarios. Si agregamos algún otro gasto, podemos suponer que el Estado tendría que llegar a poner US$ 50:000.000. Eso le va a salir mucho más barato que mandarnos a todos al seguro de desempleo, que todo CANDYSUR se vaya al seguro de desempleo, así como los taximetristas, el personal del "free shop" y todo lo demás, y afrontar todas las demandas que estamos teniendo, porque dejamos a 70.000 pasajeros "tirados". Si bien los van a traer, se harán conexiones y todo lo demás, las demandas que va a tener el Estado son monstruosas; van a pasar fácil los US$ 300:000.000. Si bien la imagen de PLUNA está bastante cuestionada internacionalmente porque no se actuó de la mejor forma -se dejó a muchos pasajeros que eran clientes habituales "tirados" y no creo que vayan a viajar más con nosotros aunque salgamos nuevamente-, apostamos a que si la ponemos a volar ya vamos a captar pasajeros, como sucedió siempre. El pasajero de PLUNA era artesanal: nos elegía por nuestro servicio, por la atención que se brindaba. Pienso que eso es viable y hay una solución. Ahora, si esto se sigue extendiendo en el tiempo no va a haber solución para nadie. El Estado va a tener costos millonarios, habrá trabajadores descontentos y muchos van a emigrar y no van a volver más, cuando es material al que el país apostó, porque la preparación de un piloto acá tiene un costo de US$ 50.000 y su mantenimiento cuesta muchísimo más. Entonces, el Estado se ahorraría muchos dolores de cabeza y muchos costos si pone a volar a PLUNA ya, bajo el régimen que estamos proponiendo.

SEÑOR MONTIEL.- Quiero comentar que, en una aproximación rápida al proyecto, hay algunas inquietudes que nos han planteado aquí que son compartidas por el Poder Ejecutivo. La ley concursal establece un término de ciento veinte días para la subasta y, en este caso, el proyecto de ley propone que se haga en sesenta, para tener una ventaja de tiempo, que es uno de los factores más negativos que tenemos.

En cuanto al fondo de complementación del seguro de desempleo, se autoriza al Poder Ejecutivo a tomar 84:000.000 de Unidades Indexadas -no sé cuánto es en dólares -de Rentas Generales para disponer a esos efectos.

Por otra parte, debo decir que yo también fui piloto, pero mercante, y uno maneja más o menos los costos y la operativa de su unidad, pero es muy difícil responder algunas preguntas que se plantearon al señor Mazzilli o al abogado sobre algunas cifras que hacen a la operativa del conjunto de la empresa.

Finalmente, quiero decir que este es un problema de todos los uruguayos, que no tiene 72 ni 96 horas sino que viene desde hace largo tiempo. Tuvo un disparador fundamental que fue la quiebra de la asociación VARIG PLUNA, que nos condicionó y nos determinó las urgencias que son motivo de preocupación y de consulta, y hoy debemos atender la urgencia y la emergencia. Después tendremos tiempo de analizar otros aspectos.

Las inquietudes planteadas son de recibo, por lo menos para nuestra bancada, las que trasladaremos, como corresponde, y sin lugar a dudas serán motivo de análisis, a los efectos de ir integrando una propuesta que permita que todos salgamos con las menores heridas posibles. Estoy seguro de que este es el espíritu del Poder Ejecutivo y de todo el sector político nacional, porque esta es una causa nacional y no es nada menor. Se habló de que es una cuestión de soberanía, y sin lugar a dudas que lo es. También dijimos que tenía que ver con la economía, porque hace a las relaciones comerciales, al desarrollo del trabajo personal, etcétera.

SEÑOR MAZZILLI.- Agradecemos a la Comisión de Defensa Nacional la oportunidad que tuvimos de expresar nuestras ideas.

Estuvimos averiguando, y el mantenimiento mayor de los tres aviones asciende, aproximadamente, a US$ 5:000.000. Habría que ver los costos de transporte y todo lo demás.

SEÑOR PRESIDENTE.- El proyecto recién fue publicado ayer por la noche, por lo que los abogados que trabajan con ustedes solo habrán podido tener una vista panorámica. Si llegaran a realizar algún estudio detallado del proyecto y nos lo quisieran enviar, sería de mucho valor para nosotros.

Nos mantenemos en contacto. Ha sido un honor el trato con ustedes.

SEÑOR MAZZILLI.- El honor fue nuestro, porque la ventaja de estar en una Comisión como esta es que están todos los partidos representados y podemos hablar de una sola vez con todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Gracias por haber concurrido.

Se levanta la reunión.